


MEDLEMSBLAD FOR  
TELEMARKKANALENES VENNER

NR. 2 – 1990  
6. ÅRGANG



# SLØSE

## GLØTT



# KANALRÅD

Kanalstyret vedtok i sitt møte den 2. oktober å opprette et KANALRÅD. Rådet skal være et organisatorisk tiltak for å nå en utvidet målsetting med kanaldriften. Rådet skal være et ideforum og rådgivende organ for styret og samlet representere de mange interesser og interesserer knyttet til kanaldriften.

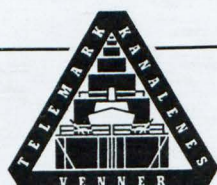
Målsettingen er i høyeste grad god, men kan det ikke bli for mye med 24 medlemmer i KANALRÅDET? Hele 9 kommuner er med, foruten kanalkommunene Skien, Nome, Kviteseid, Tokke, Sauherad, og Notodden er også Kragerø, Bamble og Porsgrunn med. Telemarkkanalenes Venner har 1 representant, vår formann Vidar Edvardsen.

KANALRÅDET har sitt første møte 27. november.

I dette nr. av "Slusegløtt" har vi lagt ved 2 brosjyrer, "Kultursti langs Bandakkanalen" utgitt av kulturkontoret i Nome kommune.

Den andre brosjyren kommer fra Skien svassdragets Fellesfløtningsforening (SF) og har fått navnet "Tradisjonsrik og ressursvennlig tømmertransport". I denne brosjyren står det at SF har fløtet mellom 200.000 og 300.000 m<sup>3</sup> tømmer, noe som representerer 12-16.000 tømmerlass.

**KANALPRISEN 1990** blir utdelt på årsmøtet 26. februar 1991. Det kom inn 4 forslag på kandidater og styret har tatt sin beslutning, resultatet får vi på årsmøtet.



**TELEMARKKANALENES  
VENNER**

Hvem sitter i styret og komiteer?

**STYRET**

	Telefon:
Vidar Edvardsen, formann .....	(03) 53 64 35
Finn Skaardal .....	(03) 52 50 59
Gerhard Hedlund .....	(03) 94 43 22
Reidun Brauti .....	(03) 94 74 71
Gisle Kavli .....	(03) 94 54 81

**VARAMENN**

Reidar Jenssen .....	(03) 52 12 56
Kjell P. Haugene .....	(03) 99 97 48

**KASSERER/SEKRETÆR**

Marie Bergsli .....	(03) 52 30 65
---------------------	---------------

**MARKEDSFØRINGSKOMITEEN**

Gerhard Hedlund .....	(03) 94 43 22
-----------------------	---------------

**TEKNISK KOMIT E**

Tore Kvaale .....	(03) 94 10 62
-------------------	---------------

**VERNEKOMITEEN**

Jahn Jahnsen .....	(03) 56 73 90
--------------------	---------------

**HISTORIEKOMITEEN**

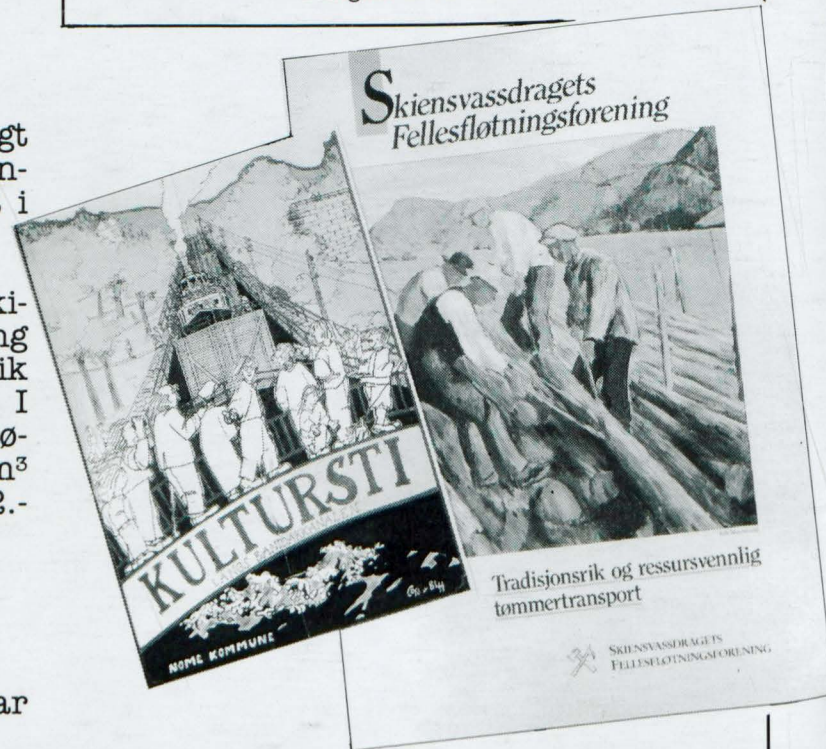
Halvor Landsverk .....	(03) 52 08 97
------------------------	---------------

**I REDAKSJONEN**

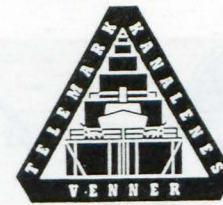
Per Svein Bratsberg .....	(03) 52 31 57
---------------------------	---------------

Foreningens adresse:

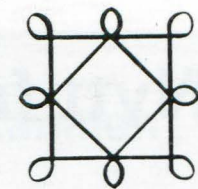
**Telemarkkanalenes Venner**  
Postboks 372 - 3701 SKIEN  
Bankgiro: 8153.20.00564  
Postgiro: 2 10 09 49



Fortidsminneforeningen



Telemarkkanalenes Venner



Telemark Historielag



Invitasjon til  
hyggelig  
julesamvær  
torsdag  
6. desember 1990  
kl. 19.00

I Brekkeparken  
Restaurant  
Skien

Meny:  
Julemat  
Dessertbord  
Kaffe  
Kr. 150,- pr. person

Arrangører:  
Telemark Historielag  
Fortidsminneforeningen  
Telemarkkanalenes Venner

**Husk DATOEN!**

Foredrag:  
«Hva vil skje med Norges Bank bygningen i Skien?» ved Frode Bakken

«Skiens historie og Henrik Ibsen» ved Øystein Rian

Bindende påmelding til:  
Åse Bjerke Jenssen  
Tlf. (03) 52 12 56

Senest 1. desember 1990



## Rapport om turistsesongen 1990

Bandakkanalen (BNK) ble i år åpen for fritidsbåter i tiden f.o.m. 25. juni t.o.m. 11. august. I samme tidsrom er det da to-skiftsordning i Norsjø Skiens Kanalen.

På de messene vi er representert, har vi utallige ganger anbefalt de fritidsbåtturistene som hadde mulighet til det å gå opp i Norsjø uken før åpningen i BNK, slik at de allerede første dagen med åpen BNK kunne nå langt opp i kanalsystemet. Dette skulle vise seg å holde stikk, det har vel aldri ligget så mange båter ved Ulefoss og ventet på oppslusing den første dagen i sesongen som i år.

Opptakten til sesongen var dermed meget god. Det skulle imidlertid snart vise seg "truende skyer" på himmelen.

Allerede før åpningen av sesongen, ble det fra Tokkeverkene opplyst at det var stor fare for økning i den allerede nokså høye vannføringen, pga. store snømengder i fjellet og en del kraftmagasiner med høy fyllingsgrad.

### Stenging av Bandakkanalen

Det skulle da også vise seg at forholdene raskt ble betydelig verre. I begynnelsen av juli kom det mye nedbør, og vannføringen og vannstandene i vassdraget økte sterkt. Kanal-kontoret var i stadig kontakt med Tokkeverkene i denne situasjonen. Etter drøftinger med

Tokkeverkene ble det besluttet å "tømme" BNK for båter, for så å tappe kraftig også fra høyereliggende magasiner slik at en

kunne oppnå en viss flomdemping.

I en slik situasjon var det ikke tilrådelig med trafikk i BNK, og f.o.m. torsdag 5. juli t.o.m. torsdag 12. juli var BNK stengt for alle trafikk, bortsett fra "Victoria" som gikk ned 5. juli.

Meldingen om flom og stenging av kanalen ble raskt førstestoff både i lokale og landsdekkende aviser. Behovet for informasjon om åpningen var dermed betydelig, og pressemelding om dette ble utarbeidet av Telemarkreiser og Telemarkskanalen i fellesskap. Det skulle nok vise seg at det ikke er like lett å nå ut med et positivt budskap som når noe er galt.

### Fritidsbåttrafikken etter stengningen

Erfaringsmessig er det de to første ukene i fellesferien som har størst trafikk av fritidsbåter. Den første av disse ukene gikk dermed tapt, og det skulle vise seg at trafikken ikke kom opp på de ønskede høyder resten av sesongen. Atskillige telefoner etter åpningen viste at

mange ikke visste at kanalen var åpnet igjen. Mange hadde nok også latt seg skremme av avisomtaler om flommen, og turde ikke ta kanalturen i en situasjon med fortsatt høy vannføring.

Etter at opptellingen for fritidsbåttrafikken nå er foretatt for 1990, kan vi sette opp følgende statistikk for trafikken de siste årene for båter sluset opp Ulefoss:

1986	1987	1988	1989	1990
442	478	302	stengt	279

### Problemer på "åpningsdagen" 13. juli

Under åpningen av trafikken på BNK fredag 13. juli, skulle det vise seg at det oppstod uventede komplikasjoner. Etter avtale med Tokke-verkene, skulle den ekstraordinære tappingen fra Vestvannene (i overkant av 300 m<sup>3</sup>/s) opphøre kl. 06.00 om morgenen 13. juli, og reduseres til ca. 200 m<sup>3</sup>/s.

Det skulle vise seg at til tross for reduksjonen i tappingen fra Vestvannene, gikk vannføringen gjennom Eidsfoss og over Vrangfoss dam med opp mot 300 m<sup>3</sup>/s. Vannføringen var svakt avtagende, men kl. 14.00 på dagen gikk fortsatt ca. 270 m<sup>3</sup>/s over Vrangfoss dam. Årsaken til denne "forsinkelse" av reduksjonen i vannføringen, skyldtes at Nomevannet (som regnes som et meget lite magasin), først måtte "tømmes" før vannføringen avtok. Dette viste seg å ta mye lenger tid enn forutsatt. Vannstanden i Nomevann var mye høyere enn normalt under hele flomperioden.



Styret i kanalselskapet.

M/S "Victoria" har selv satt en maks. grense på vannføringen på 200 m<sup>3</sup>/s for sin fart på kanalen. Det ble derfor i den aktuelle situasjon bedt om at lukene i Vrangfoss ble hevet noe. Dette ville i løpet av noen minutter redusert vannføringen til et akseptabelt nivå for "Victoria".

Ledelsen for kjøringen av bl.a. Vrangfoss Kraftverk (på Rjukan) nektet å gjøre noe som helst for å lette situasjonen for "Victoria". Ca. kl. 14.00 fant kapteinen på "Victoria" at han ikke kunne vente lenger, og gikk ut av overkanalen på Vrangfoss og ut i den sterke strømmen. Det var noen nervepirrende minutter mens "Victoria" bukserte seg sakte fram i straumane mellom Vrangfoss og Nomevann. Heldigvis gikk dette bra, men slike situasjoner bør unngås for framtiden.

I forbindelse med episoden tok fylkesordfører Svandal kontakt med Hydroledelsen, for at disse forhåpentligvis kunne medvirke til at kraftverksledelsen for framtiden viste en noe smidigere holdning.

For de siste årene kan vi sette opp følgende tabell over turistinntektene:

	1984	1985	1986	1987
Fritidsb.	159.654	221.197	349.373	432.553
Pass.båt.	78.376	97.124	205.833	310.950
Totalt	238.030	318.030	555.206	743.503
	1988	1989	1990	
Fritidsb.	384.090	184.060	450.000	
Pass.båt.	454.284	410.441	484.000	
Totalt	838.374	594.501	934.000	

### Vurdering av turistinntektene i forhold til budsjettet

Det bør først understrekes at tallene i tabellen for 1990 ikke er endelige regnskapstall, men et tilnærmet anslag for sluttresultatet. Som det framgår av tabellen, er resultatet i kroner det beste hittil for kanalen, med en økning på ca. kr. 96.000 i forhold til 1988, som til nå har vært det beste året.

Inntektene fra turisttrafikken er for 1990 budsjettet med i alt kr. 1.200.000. Dvs. at det blir en antatt inntektssvikt på ca. kr. 266.000 på denne posten. Totalt sett anser vi resultatet for 1990 likevel som tilfredsstillende sett på bakgrunn av de forskjellige typer uforutsette problemer som oppstod. Uten de omtalte problemer er vi av den oppfatning at de budsjetterte inntekter fra turismen ville bli nådd.

## Andre nyheter fra Telemarkskanalen

### Servicetilbudene

Av nye servicetilbud til sesongen i år, må vi først og fremst nevne det nye servicebygget i Kviteseid. Dette nye servicebygget sammen med den fine gjestebryggen med forretninger like innenfor, gjør Kviteseid til et velegnet stoppested for både vei- og vannfarende turister.

I området ved Skien sluse begynner det også å skje ting. Nordre del av Smiøya (den delen som går ut i Hjellevannet), er til sesongen beplantet og pusset opp. Langs Hjellevann mellom indre Hjellen og kanalbrua er det på et område lagt plen og beplantet. Videre er området ved Mølla mot Skien sluse ryddet og planert.

Det gamle ekspedisjonsbygget på Hjellebrygga er i sommer blitt restaurert. Bl.a. er alle dører/vinduer reparert/pusset opp, og i det nordre rommet er innredet billettbutikk. Billettbutikken ble dessverre ikke ferdig til sesongen i år, men er nå klar til å tas i bruk til neste år. Det gjenstår fortsatt noen mindre arbeider utvendig på bygget.

I tillegg til dette foregår som kjent en opprydding/oppussing på Smiøya (ved Skien sluse og ut mot Bryggevann). Turistenes førsteinntrykk når de kommer til den første sluse er allerede nå betydelig bedre enn for ett år siden. Det gjenstår nå som det viktigste å få til et servicetilbud på Hjellebrygga, dette arbeides det for øvrig med nå fra Skien kommunes side.

Vegvesenet overtar den tekniske driften av Telemarkskanalen. I tråd med Fylkestingets vedtak om overtakelse av Telemarkskanalen, er den tekniske driften av kanalen etter forhandlinger mellom Fylkeskommunen og Vegvesenet, overtatt av Statens Vegvesen i Telemark fra 1. juli 1990. Dette medfører at driftsbestyreren samt alle slusevokterne (inkl. sommervikarer) fra nevnte dato ble ansatt i Vegvesenet. Så langt har ikke dette betydd noen større praktiske forandringer i den daglige drift.

De to andre ansatte i administrasjonen (konsulent og jubileumssekretær), er ansatt i Telemark Fylkeskommune. Denne ordningen med forskjellige arbeidsgivere for de ansatte i samme administrasjon har heller ikke medført noen ulemper i den daglige virksomheten.

### Opprustningsarbeider

Listen over opprustningsarbeider som gjenstår, begynner etterhvert å skrumpe inn, etter som stadig flere prosjekter blir ferdigstilt.

Høsten 1990 er det siste portparet i tre erstattet med stålporter ved Løveid sluser.

I løpet av våren 1991 vil sannsynligvis bli gjennomført et prosjekt som går ut på å stabilisere ytre slusemur ved Vrangfoss (etter pålegg fra Vassdragstilsynet). Samtidig med dette prosjektet vil det bli gjennomført arbeider med bortsprenging av fjellnabber/fendring og utskifting av portbeskyttere.

Utover dette vil opprustningsarbeidene bestå i utskifting/fornyelse av porter og luker ulike steder i BNK. I høst vil det nedre portpar i Eidsfoss bli skiftet ut med nytt. Bygging av nedre del av portparet er i full gang ved kanalens sag på Vrangfoss.

### 12 roskift over Norsjø

Statsraad Stang startet rutefart på Norsjø i 1852.

Statsraaden og senere Amtmand Aall, som var propell-drevet, gjorde slutt på roingen til og fra byen. Fra Sjøbua på Gvarv til Fjærekilen er det ca. 30 km. Det var delt på 12 roskift med to mann ved årene i hvert skift:

1. Sjøbua - ytterst på Nesodden,
2. midt for Tyvholmene,
3. Ottersnesodden, 4. Bjørneskinn,
5. Galten, 6. Valøya,
7. Skiftenes, 8. Ols brygge,
9. Munken, 10. Haukenesodden,
11. Hella og
12. til Fjærestranden.

Munken, Ols brygge og Skiftenes var steder der reisende tok inn om været var for stridt.

## Kanaljubileet i 1992 - en unik sjanse!

Det knytter set mange og store forventninger til det forestående 100-års jubileet sommeren 1992. Her skal jeg kort redegjøre for de utfordringer vi har foran oss.

Først får jeg vel presentere meg for alle Kanalvenner - jeg heter Vibeke Mohr - og er ansatt som jubileumssekretær frem til 1. september 1992. Min oppgave er å koordinere alle interesserte parter så som kommuner, organisasjoner, bedrifter og ressurspersoner som vil bidra til å skape en verdig jubileumsmarkering. Jeg ser frem til et kreativt og godt samarbeid for en viktig sak!

Kanaljubileet er en unik mulighet til å få kanalen presentabel både teknisk og estetisk. Vi skal saumfare bredder, brygger og sluseanlegg for å få en oversikt over hva som må gjøres. Så skal det males og pusses, skiltes, ryddes og lukes - og sikres. Vi må også ha barnas beste for øye - det er mange farlige punkter langs våre anlegg i dag! De mange små og store oppgaver som står for døren skal løses i samarbeid med vegvesenet og under kyndig veiledning av fylkeskonservatoren.

Den andre store utfordringen blir samarbeidet omkring jubileets innhold. En prosjektgruppe med medlemmer fra 7 kommuner og Telemarkskanalenens Venner skal skape et program som er jubelant verdig, og som gir et innblikk i kanalens historie og dens særpreg. Den offisielle åpningen skal skje rundt 1. juli.

Markedsføringen av jubileet er den tredje utfordringen vi står over for i arbeidet fremover. Får vi en presentabel kanal og et innholdsrikt program av interesse for store og små - fjærnt og nært - ligger alt til rette for en markedsføring med ringvirkninger langt utover jubileumsåret. Jubileet vil i media ha en

nyhetens interesse vi må gripe begjærilig, men med kløkt. Med kløkt mener jeg en bevisst holdning til hva slags profil vi ønsker at media skal gi Telemarkskanalen. Markedsføringen skal som sedvanlig skje i et nært samarbeid med Telemarkreiser som har nettverket og den kompetanse som skal til for å gjøre en god jobb.

gram av interesse for store og små - fjærnt og nært - ligger alt til rette for en markedsføring med ringvirkninger langt utover jubileumsåret. Jubileet vil i media ha en nyhetens interesse vi må gripe begjærilig, men med kløkt. Med kløkt mener jeg en bevisst holdning til hva slags profil vi ønsker at media skal gi Telemarkskanalen. Markedsføringen skal som sedvanlig skje i et nært samarbeid med Telemarkreiser som har nettverket og den kompetanse som skal til for å gjøre en god jobb.

Service er et viktig ord i forbindelse med jubileet og kanalsatsingen i årene fremover. Om aldri så vakker natur, rent vann, uberørte bredder, vakre sluseanlegg, fine brygger - så blir spørsmålet om hvordan de reisende tas imot - avgjørende for om du og jeg kommer igjen.

Som leserne forstår blir jubileet en unik sjanse til å utvikle kanalen. I den skapende prosess som skal til for å finne de rette tiltakene - trenger vi all kreativitet og meninger om hva det bør satses på. Jeg ønsker derfor at leserne kommer til meg med gode ideer for jubileumsfeiringen.

Alle forslag tas vel imot!

Jeg kan treffes på telefon

(03) 52 00 15

eller skriv til kanalkontoret i

Nedre Hjellegt. 18,  
3700 Skien.

Leserne skal bli informert videre om hvordan arbeidet med jubileet skrider frem!

H. L.

## Telemarkskanalen - fortsatt en turistmagnet for Telemark

Kanalbåtene har avsluttet sin sesong for 1990 på Telemarksvassdraget.

24.543 personer reiste med kanalbåtene i 1990

De to kanalbåtene M/S "Victoria" og M/S "Telemarken" klarer til tross for 8 dager med stenging av kanalen pga. flom og 33 dager med busstreik, å frakte 24.543 passasjerer langs Telemarksvassdraget. Målsettingen foran sesongen 1990 var å slå rekorden for 1989, som var på 26.215 passasjerer, men pga. tidligere nevnte årsaker ble dette selvfølgelig en umulig oppgave.

Vi vil likevel se oss godt fornøyd med årets resultat, som viser at Telemarkskanalen er en av fylkets mest populære attraksjoner.

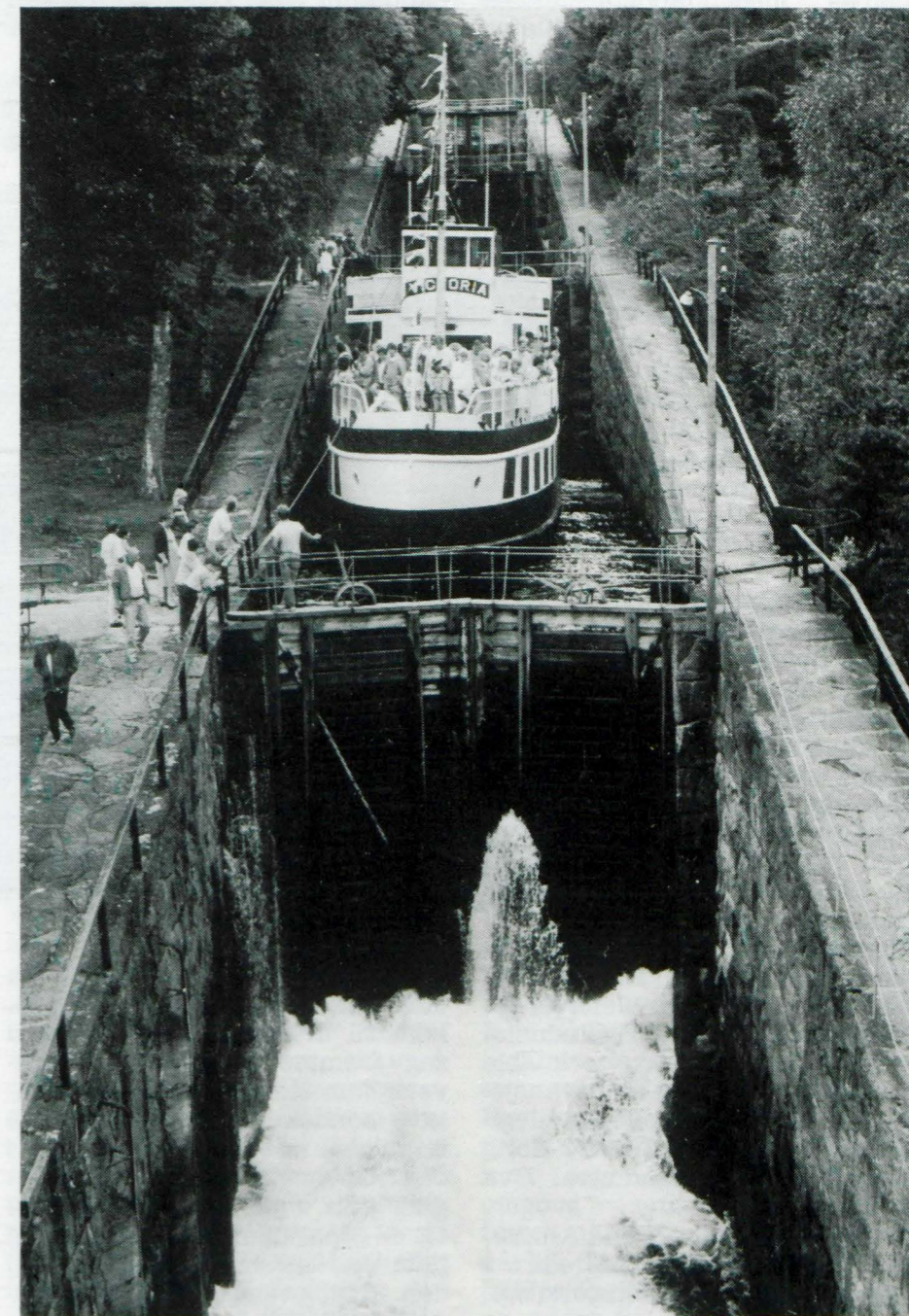
### Variert tilbud

Rutetilbudet har i år vært bedre enn noen gang, med seilinger hver dag fra 21. mai til siste tur lørdag 8. september. M/S "Victoria" og M/S "Telemarken" har gått i samtrafikk på strekningen Skien til Kviteseid og Dalen, i tillegg har M/S "Telemarken" hatt 2 avganger i uken fra Notodden.

### Båt/buss har vært en suksess

De mange kombinasjonsmulighetene med båt én vei og buss tilbake (eller omvendt) har vært svært populært for de som ønsker en dagstur fra Skien, Ulefoss, Notodden, Bø/Lifjell eller Kviteseid.

Trafikksjef Petter Solbakken i BO Bussene A/S sier seg svært godt fornøyd med årets sesong, til tross for at man ble rammet av busstreiken. Han sammenligner årets sesong med fjorårets og på strekningene Lifjell/Bø -



Lunde og Dalen - Skien, kan man vise til en økning på over 27%.

### Ny båt på kanalen i 1991?

Telemarkreiser har alt begynt å forberede neste sommersesong, hvor for øvrig de første bestillingene allerede er kommet inn.

En håper å få til seilinger til og fra Kviteseid og Dalen hver dag i høysesongen. Om nødvendig vil en ny båt bli satt inn i høysesongen. Fredrik Høyer i A/S Turist-Trafikk ser dette som realistisk å få til.

## M/S "RINGNES" gammel kjenning tilbake på kanalene i 1991

1942: Bygget i Kristiansand som slepebåten "Beisfjord". For Dee Deutsche Kriegsmarine men disponert av Westgaard & Co. i Oslo.

1945: Overtatt av Den Norske Stat v/Direktoratet for Fiendelig eiendom.

1946: Det Helgelandske Dampskipsselskap, Sandnessjøen. Ombygget til passasjerskip med navnet "Tomma". Satt i rutefart Sandnessjøen-Mosjøen.

1957: Helgeland Trafikklag (selskapets navn endret).

1963: Solgt til Drammen kommune og omdøpt "Snapp". Satt i baderute Drammen-Rødtangen. Ble i 1970-årene brukt til hjelpebåt ved bygging av oljeplattformer på Vestlandet.

1985: Karl Sørderholm, Skien overtar båten og setter den i fart på Skiensvassdraget med navnet "Villanden".



1987: Egil Halås Shipping & Trading, Oslo overtar båten.

1990: Solgt til Trollcruise etter lenger opplag i Sarpsborg.

1990: Omdøpt i august til "Ringnes" (i teorien ble den omdøpt i april 1990, men registrert i sjøfartsdirektoratet med navnet først i august.

Båten ble malt grønn og hvit med bryggeriet Ringnes sitt emblem og måten bryggeriet skriver sitt navn på.

M/S "Ringnes" ligger i dag ved Utstikker 4 nedenfor Rådhuset i Oslo.

H. L.

# Jernutstilling på Ulefoss

En utstilling av gammelt jern var i år et nytt tilbud til turister og lokalbefolkning, og ble presentert i samme bygning som kanalutstillingen i Holla Sparebanks gamle lokaler. Ulefoss med landets eldste igangværende jernverk, Ulefoss Jernverk, var det naturlig å arrangere en utstilling som viser verkets jernhistorie i mere enn 330 år.

Kulturutvalget utnevnte i 1989 en komité til å stå for den første jernutstilling som ble åpnet 4. juli ved ordfører Ole Moen. Kommunen stilte gratis lokaler i den gamle bankbygningen som den overtok i vår samt ydet økonomisk bistand i oppstartingen. Komiteen har bestått av Tormod Halvorsen, Per Bernt Tufte, Ragnhild Hagen og Egil Fiane.

Gamle jerngjenstander er utlånt fra privatpersoner i hele bygda og gamle ovner fra jernverket. Utstillingen omfatter jern til all slags bruk, husgeråd, ovner, redskap til jord- og skogbruk. Presentasjonen er forsøkt bygd opp pedagogisk med den historiske gang og praktiske utvikling av jernproduktene.

Den eldste gjenstanden er antagelig en kanonkule. Jernverket startet som en ren krigsindustri i det Holden Jærnværk ble grunnlagt i tiden med revansjekrigene mot Sverige. Privilegium gitt 8. august 1657 av Kong Fredrik III til riksadmiral Ove Gjedde og hans svoger, lensherre Preven von Ahnen, som overtok de allerede i gangværende sagbruksprivilegier her på Ulefoss.

Jernutstillingen presenterer en god del klenodier av svært gammel årgang, som f.eks. "lånevårme", en smidd kasse til å oppbevare glør i og til å "låne" glør i, hos nærmeste granne. Tennstikkene kom først i 1844, så denne er fra før denne tid. Vi har også arrangert en blåmalt kjøkkenkrok med grue og tilhørende utstyr. Komfyren kom ca. 1850 og de første vedkomfyrene ble plassert rett inn i grua med

eller uten bein.

Av andre særmerkede saker kan nevnes et brynnehalsbånd for hund til vern mot ulv og skriver seg fra den tid da ulvelokkene drev i skogene. Halsbåndet er fra Ytterbø i Helgen og har antagelig tjenestegjort på gården fra 1700-årene.

Yrkesstolthet og dyktig fagarbeid har stått høyt i kurs hos jernverksfolkene. Fagfolk fra



andre jernverk og mest fra utlandet, Sverige og Tyskland, kom til Ulefoss. De bragte med seg fremmed kultur og håndverk som siden tilførte den gamle bondekulturen verdifulle impulser, noe Ulefoss den dag i dag bærer preg av. Arbeidet gikk ofte i arv fra far til sønn og 8. generasjon har inntil nylig hatt sitt levebrød på verket, i den daglig-tale kaldt "ærbedene".

Romnes kirke var verkets kirke for Holden Jærnværk i den første tid og blant de gamle gravminner kan en bare beundre hammersmedenes vakre gravkors, det ene over verkets første hammersmedmester Oluf Pedersen fra 1665.

Holden Jærnværk, Bolvik Jærnværk samt Ulefoss Saug og Landbrug ble fra 1701 eid av Hermann Leopoldus som var gift med den forrige eier, Halvor

Borses datter, Inger.

Jernutstillingen har sikret seg to ovnsplater med bunn og ovnsdør fra 1702 med eiernes initialer H.L. og I.B. på den ene plata og med portrett av Fredrik IV og hans Louise. Ovnsplatene er klenodier og verdt sin vekt i jern.

Familien Leopoldus, senere adlet til Løvenskiold, eide jernverket frem til ca. 1834 hvor D. Cappelen da ble eneeier og familien har siden drevet verket som fra da av ble kalt Ulefoss Jernverk. Da Holla nye kirke ble bygd i 1867 med stor økonomisk bistand fra jernverket, overga Cappelen Romnes kirke som gave til familien brukseier Niels Aal som var i privat eie inntil 1988.

Fensgruvene ble nedlagt i 1926/27.

Kombinasjonen med utstilling av kanal og jern sammen med turistinformasjonen i samme bygning, var meget god. Begge utstillingene supplerte hverandre og ga således et bredere og mere variert tilbud til turister. Jernutstillingen traff spesielt gamle Ulefoss-folk på hjemmebane. Grupper og skoleklasser har besøkt

begge utstillingene helt fram til 1. oktober. 8.000 har besøkt Turistinformasjonen og kanalen på Ulefoss og halvparten har sett våre to utstillinger.

Velkommen til neste år!

Ragnhild Hagen,  
fast omviser for utstillingene

**Spennende utfordring!**

BLI MEDLEM AV  
TELEMARKKANALENES  
VENNER

Se innmeldingskupong  
siste side

## Interimstyret for kanalmuseum i Nome

Arbeidet i interimstyret har gått noe i langdrag. Dette skyldes den noe uavklarte situasjon planene om kanalmuseum har fått i forhold til politisk behandling i kommune og fylkeskommune. Nome kommunes arbeid med å skaffe penger til kjøp av det aktuelle museumsbygg tok også sin tid. Nome kommune har imidlertid skaffet til veie den kapital som var nødvendig ved hjelp av tilskudd fra staten og en gunstig låneordning i Holla Sparebank.

Langt på vei mener interimstyrets medlemmer at mandatet som ble giutt ved vedtak i formannskap den 23. februar 1988 nå er å anse som oppfylt:

Grunnkapital til museumsbygg er skaffet til veie av Nome kommune.

Det er gjort et valg i forhold til hvilken bygning man skulle anvende til formålet.

Interimstyret har utarbeidet forslag til vedtekter for museet.

Det er ikke utarbeidet kostnadsoverslag for den videre drift av museet, da det ennå ikke er avklart om Nome kommune og eieren av kanalen, Telemark Fylkeskommune, vil inngå noe samarbeid om opprettelsen og drift av museet. Det er derfor heller ikke utarbeidet forslag til opprettelse av stillinger utover det som er forelått i plan for kanalmuseum i Nome.

Nome kommune har til nå drrevet kanalutstilling og turistkontor i lokalene til det tiltenkte museumsbygget.

Interimstyret for kanalmuseum i Nome anser seg derfor med dette ferdig med sin del av arbeidet for å realisere kanalmuseet. Interimstyret anser det riktig å oversende forslag til vedtekter for museet til formannskapet som var den opprinnelige oppdragsgiver for videre politisk behandling.

Skriver interimstyret for kanalmuseum i Nome

## En tur på og om kanalen

Av kaptein Rye-Holmboe

Når en har seilt i utenriksfart - World wide - i over 40 år kan vel spørsmålet bli hvilke steder en ikke har vært rundt om i verden. Med utgangspunkt i dette, - og de stadige spørsmål jeg får om hvordan det er å seile i Telemarkskanalen, har etter hvert mitt standard svar blitt: "Telemark-kanalene er en perle på denne jord, - det finnes ikke et sted i verden som har en slik natur, og en så interessant seilas som Kanalene gir"

For mitt vedkommende som har ført "VICTORIA" hver eneste dag i de siste 6 sesonger (bortsett fra et hvileår i år med annen beskjeftigelse) så gir faktisk hver eneste tur meg den samme glede av å få være i vassdraget.

Men la det også være sagt, - været spiller en stor rolle, ihvertfall når det gjelder en tur med "VICTORIA" og hva passasjerene kan få oppleve av natur og serverdigheter. "VICTORIA" i seg selv er en liten båt, så i alt vesentlig er det jo det en ser rundt seg som gir det inntrykk en sitter igjen med etter en tur på kanalen. Og da må været være godt.

Jeg blir jo også spurt om hvor er de peneste partier, og hva gjør størst inntrykk. Vanskelig

å si, - da hele kanalen fra Skien til Dalen må oppleves. Men selvfølgelig er det enkelte steder som kanskje utmerker seg. Min erfaring med passasjerene er, etter avgang Skien, innseilingen til Løveid, og slusingen her er av stor interesse. Det er jo lik som førsteinntrykket en får av trangt farvann og sluser. Videre bør jo strekningen Eidsfos Vrangfoss nevnes hvor en også kan ta en spasertur på denne strekning, men jeg ville nok heller bli ombord etter som innseilingen mot Vrangfoss er særdeles imponerende, for ikke å snakke om når Vrangfossen går. Innseilingen til Kjeldal sluse er interessant, kanskje ikke så meget nytt for passasjerene, men for skipperen ombord, ettersom svingen inn til leden før slusen er meget vanskelig, og er en ikke "heldig" her går en rett i land med baugen og må bakke ut igjen. Dette synes for øvrig passasjerene er artig! Så innseilingen til Hogga sluse er jo helt fantastisk, da har en virkelig følelse av seilas i skogen.

Videre seilas gjennom Flåbygd og over vannene er av en mere avslappende karakter for passasjerene. Noen nyter naturen, mens andre benytter restauranten ombord til god mat. Innseilingen til Kviteseid er imponerende, særlig når en opp-

lever denne i sol og speilblankt vann. Fra Kviteseid er det pent gjennom Straumane, men passasjerene synes nu mett av inntrykk, og ser nu mere frem til å være ferdig med turen. Så de få som tar turen helt til Dalen virker nu nokså trette...

Vi er kanskje nu inne på et noe ømtåelig punkt. Bør en fortsatt gå helt til Dalen?

Jeg mener, - ja, men en gang i uken må være nok.

En viser ihvertfall da ansikt for å gå til Dalen slik trafikken gikk i gamle dager. De øvrige turer snur vi på Kviteseid.

Men som med alt annet, noe er det å sette fingeren på. For å ta meg selv først! - Guidingen ombord - (som jeg selv har forfattet og lest på bånd), er for dårlig, burde være gjort mere profesjonelt, både hva som sies, og måten det sies på.

Besetningen ombord, - og slusemannskap bedre uniformert. Og, det bør være bedre ettersyn og plassering av stakene i Kanalen.

Herved fikk jeg sagt dette . . .

Vel, dette er noen refleksjoner over en tur på, og om, kanalen.

# Haldenkanalen

Byen Fredrikshald var det naturlige avsetningsstedet for tømmer fra Østfold og deler av Akershuskogene. Fordi bygde- ne lå så avsides var det naturlig at tanken om en kanalisering av alle sjøene kom fram. Man så hva Engebret Soot hadde laget på Otteid og Grasmo, og det var også han som kom til å ta initiativet til det som fikk navnet Fredrikshaldkanalen, senere Haldenkanalen.

Den 28. februar 1851 samlet han 23 menn fra Aremark, Rødnes, Høland og de svenske nabo- distriktene. Sott la fram en plan om kanalisering fra Kjelle bru i Aurskog ned til Tistedalen.

De store trelasthandlerne var ikke helt fornøyd med dette forslaget, de var vel redde for fløtningen av tømmeret sitt og motsatte seg at kanalen skulle være åpen for alminnelig ferdsel. Her skulle altså bygges et kanalsystem for skipstrafikk, i motsetning til kanalene ved Grasmo og Otteid.

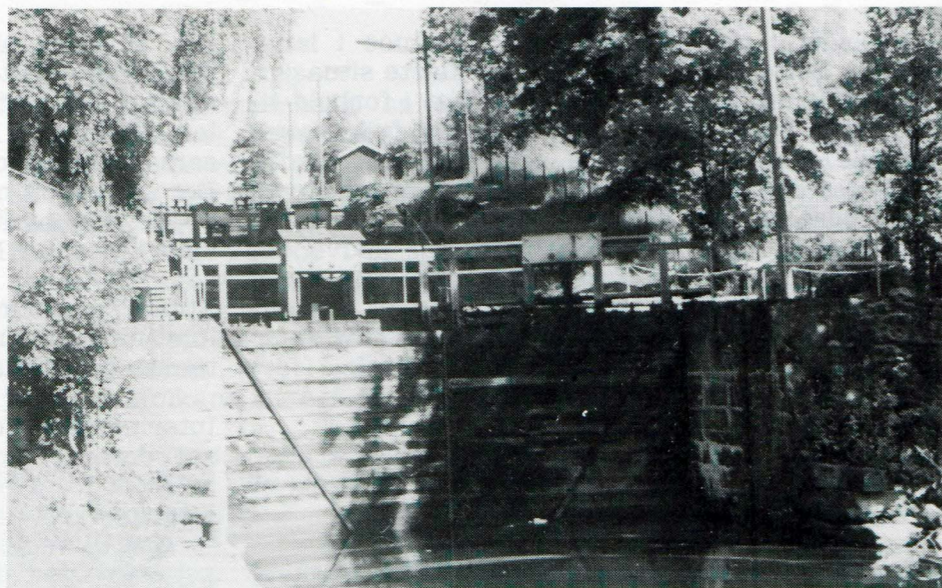
På grunn av en del uoverens- stemmelser vedtok man å utføre arbeidet i Stenselven først. Dette for å få forbindelse mellom sjøene Aspern og Femsjøen. Eng- ebret Soot var sjef, og han bestemte seg for å dele oppstigningen ved Brekke i to sluse- grupper, ved Svalefos og Bomfos.

Ved Brekke bygget Slot 4 sluser, 2 ved Svalefos og 2 litt ovenfor Bomfos, dette ga en samlet stig- ning på 38 fot. Ved Krappeto anla han 4 sluser med en stig- ning på 44 fot. Alle sammen av samme enkle type som i Grasmo kanal.

Den 7. juni 1853 ble "Stens elv kanal" åpnet.

Arbeidet i vassdraget gikk videre og i september 1856 var det såpass ferdig at man kunne besiktige hele anlegget.

Soots byggemetoder var vel nå på hell, for det viste seg snart at anlegget var for svakt bygget og en reparasjon måtte til alle- rede i 1857. Man hadde satt bort arbeidet til private entre-



Ørje sluser

prenører ved Ørje og Strømfos som ble overlevert som planlagt i 1860. De øvre deler fra Spenn til Skullerud var nå driftsklare fra 1860.

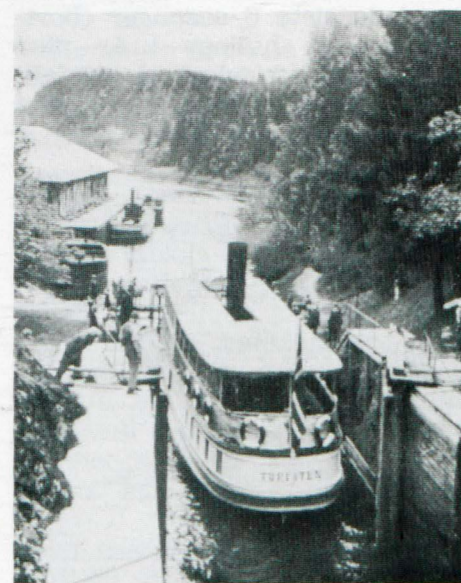
Med kanalisering kom også de første dampskip inn i Fredrikshaldsvassdraget og de tilstøten- de vassdrag. Transporten av tømmeret hadde tidligere gått ved hjelp av menneskelig trekk- kraft eller vindens luner, såkalt "varping".

Nå skulle man tro at alt var fryd og gammen, men det var bare en kort periode at alt var som det skulle. Dammen ved Krappeto var blitt skadet av tømmer i 1860 og en av hjør- nestenene hadde falt ut. Snart gikk også nordenden samme vei. På våren 1861 var det mye nedbør, og man var nødt til å slippe ut vann da Øymarksjøen steg faretruende. Man forsøkte å holde det tilbake ved Stens- dammen, men den 1. april sprang dammen og vannet for nedover.

Det ble ikke igangsatt noe arbeid med slusene i Steinselven før i 1873, et arbeid som ble ferdig i 1877.

Vassdraget som nå var ferdig utbygget starter opp i nord ved de små sjøene Floen og Floangen i Aurskog og Nes kommuner. Deretter renner vassdraget i

sydlig retning gjennom sjøen Bjørkelangen som er på 4,2 km<sup>2</sup>. Så kommer Rødnessjøen eller Ørjesjøen som den også blir kalt, den er 18 km lang og hele 16,44 km<sup>2</sup> stor. Deretter kom- mer slusene ved Ørje før man kommer ut i Øymarksjøen. Den- ne er 17 km lang og 12,11 km<sup>2</sup> stor. Her ligger Strømfoss sluser. Mellom sjøene Aspern og Femsjøen ligger så Brekke sluser. Fra først av lå to sluser ved Svalefos og to ved Bomfos, samt 4 ved Krappeto. I 1918-1924 ble disse slusesystemene samlet til 4 sluser ved Brekke. Den før trange Steinselven ble oppdemmet til en liten sjø. Nord- europas høyeste sluseport finnes her. En stigning på 26 meter er her fordelt på 4 sluse- trinn. I 1931 anla man kraft- verk og dam på stedet.



D/S "Turisten"

Vi har tidligere i «Slusegløtt» skrevet om Grasmo kanal i Østfold (nr. 2/1985), Skjold- strømmen sluse på Vestlandet (nr. 1/1988), slusene i Killingstrømmen ved Sperillen (nr. 2/1988), Tista kanal ved Halden (nr. 1/1989), slusen i Svanfossen (nr. 2/1989) og Ottersid kanal (nr. 1/1990).

Harald Lorentzen er en av medforfatterne av boken «Rutebåtene på Telemark-kanalene».

# Lårdal Brygge (tidligere Triset Brygge)

ligger på nordsiden av Bandak, omtrent tvers overfor Bandaks- li. Steinbrygga, med en ca. 30 m lang anløpsside, er anlagt i 1895, med karakteristisk stig- ning med flombrygge i øvre ende.

På brygga er det bygget vare- hall, opprinnelig som åpen kon- struksjon bygget i 1910, men senere innkledd og tilbygget både mot øst og vest.

Innenfor brygga står en eldre tømret pakkbod, den opprinneli- ge Trisetbrygga på høye opplø- de steinpillarer fra tiden før kanalen ble anlagt, da bl.a. hjul- båten "St. Olav" trafikkerte vannene. Bygningen har imid- lertid vært benyttet som varela- ger også senere, noe en anlagt skinnegang fra varehallen tyde- lig viser. Ekspedisjonskontor ble innredet i pakkboden i 1932.

Brygga er blant de fineste utfør- te, i huggen stein med delvis bevarte eikefendere. Ved enden av flombrygga er det anlagt bred steintrapp med godt bevart smijernsgelender. Som dekke på brygga og innover i varehal- len er det påført en skjemmende påstøp som er oppsprukket og derfor er mer til skade enn gagn for underlaget. Det er nok de praktiske hensyn for å få et slettere belegget for tralletrans- port som har ført til denne påstøpingen. Det samme er gjort ved flere andre bryggeanlegg.

Ved Lårdal brygge er den regulære godstrafikk forlenget nedlagt, og påstøpen bør derfor fjernes for å få frem den gamle steinbrygga også i overflaten.

Varehallen, som opprinnelig var den velkjente åpne hall i stav- konstruksjon, er helt innkledd i 1930-årene og har fått mindre heldige tilbygg i begge ender på samme tid. Den ytre tilstand preges av forsømt vedlikehold gjennom lengre tid, men taket som er tekket med bølgeblikk- plater er tett.

Pakkboden, oppført ca. 1850-60 i laftet tømmer, står som nevnt tidligere på pillarer av oppløst stein, som har åpenbare utglid- ninger som krever omgående utbedring.

Selve bygningen virker solid nok, men savner vedlikehold. Taktekkingen av bølgeblikk er ettersatt og tett.

Tvers over vegen innenfor bryg- ga ligger bygningen som tidlige- re var "Lårdal Hotell", i dag



sterkt ombygget og nyttes som internat for speiderorganisa- sjon.

Familien Bakke har i generasjo- ner stått for driften av brygga og hotellet, og har fortsatt bryg- gebebyggelsen under oppsyn, ved bl.a. å holde takene tette.

Takket være dette vedlikeholdet skal det ikke være uoverkom- melig å restaurere dette bryg- geanlegget. Hvorvidt man skal beholde eller fjerne tilvekster, og kanskje tilbakeføre den åpne varehallen, som ikke vil by på noe problem, er et spørsmål som må tas opp med Riksantik- varen/Olje- og Energidepartem- entet ettersom det både har med fremtidig bruk og antikva- riske interesser å gjøre.

Dette er et sentralt spørsmål som har aktualitet for mange av bryggeanleggene.

Lårdal er ei særdeles vakker bygd i syd- og vestvendt helling ned mot Bandak. Dyrkbarheten er optimal, men driften er vans- kelig på grunn av det relativt bratte terrenget og den noe luk- kede beliggenheten. Stedet har rike kulturtradisjoner og et mangfold av bygninger av ypperste bygningsskikk i Tele- mark fra 17- og 1800-tallet.

Industri har også tradisjoner i Lårdal. Fra tidlige tider har bry- nestein blitt brutt ved Eidsborg og skipet ut fra Lårdal. Spinne- riet sysselsatte i årtier mange mennesker og trevareverkste- der og annen småindustri like- så.

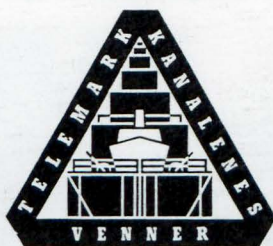
I dag er alt nedlagt, denne frodi- ge bygda lever på nåde, ung- dommen flytter ut, og det er etterhvert blitt pensjonister som

har eksistensmuligheter her. Flere og flere hus blir fraflyttet og forfallet aksellererer.

Det er en ufortjent rolle som er blitt denne tradisjonsrike bygda til del. Det er viktig at noe blir gjort for å bringe tilbake virk- somheter som kan gi denne ene- stående bygda nytt liv.

Turistnæringen, bl.a. via Lårdal Brygge med de ringvirkninger dette kan føre med seg, er et felt det kanskje er verd å satse på. Nødvendige bekvemmelighe- ter må i så fall bygges inn i sammenheng med bryggeanleg- get. Gjestebrygge bør også an- legges i nær tilknytning.

Etter at rapporten ble skre- vet er det skjedd en positiv utvikling i Lårdal på flere måter, bl.a. er næringslivet styrket gjennom oppbygging av settefiskanlegget "Bandak- fisk". Bryggeanlegget og byg- ningene er reparert og malt og pakkboden i laftet tøm- mer har fått reparert funda- menter og er innredet til sommerkafé. Det er bygget ny småbåthavn og gjestebryg- ge på nabotomten. Den gamle hotellbygningen nærmest bryggen er brent ned til grun- nen.



# Vi må bli flere medlemmer i Telemarkkanalenes Venner

## Vedtekter for Telemarkkanalenes Venner

Vedtatt på stiftelsesmøte 27. januar 1982

### § 1

Telemarkkanalenes Venner har til formål:

- å arbeide for fortsatt drift av Telemarkkanalene
- å arbeide for vern av de minnesmerker, natur- og kulturverdier som ligger til vassdraget og er knyttet til driften av kanalene
- å stimulere til øket bruk av kanaler og vassdrag som ledd i næringsvirksomhet og i ferie- rekreasjonssammenheng.

### § 2

I sitt arbeid søker Telemarkkanalenes Venner samarbeid med andre organisasjoner, institusjoner og enkeltpersoner der dette faller naturlig og ønskelig. Medlemskap er åpent for alle.

Finansiering av foreningens virksomhet skjer ved kontingent fra medlemmene, offentlige og private tilskudd og annen inntektebringende virksomhet.

### § 3

Styret består av formann og 4 styremedlemmer. Dessuten velges 2 varamenn. Formann velges for 2 år, de øvrige styremedlemmene for 2 år ad gangen, slik at 2 trer ut hvert år, første gang ved loddtrekning. Varamennene velges hvert år ved valg. Revisor med varamann velges hvert år. Dessuten velges valgkomite på 3 medlemmer med valgperiode på 1 år.

Styret konstituerer seg selv med nestformann, kasserer og sekretær. Styret er beslutningsdyktig når minst 3 medlemmer er til stede. Det føres protokoll over forhandlingene. Varamennene kan møte på styremøtene, men har bare stemmerett når de trer inn for et styremedlem. Arbeidet med enkeltsaker kan foregå i utvalg som oppnevnes av styret.

### § 4

Årsmøte holdes innen utgangen av februar. Årsmøte skal:

- Behandle årsmelding og revidert regnskap for kalenderåret.
- Velge formann, øvrige styremedlemmer og varamenn, valgkomite og revisor i samsvar med vedtektenes § 3.
- Fastsette kontingenter.
- Behandle innkomne saker.
- Fastsette arbeidsplan for inneværende år.

Det innkalles til årsmøte med minst 3 ukers varsel. Men innkallelsen skal følge: Årsmeldning, regnskap, forslag fra valgkomiteen, innkomne saker og arbeidsplan.

Saker som ønskes behandlet på årsmøtet må være styret i hende innen 15. januar.

Det kan innkalles til ekstraordinært årsmøte når styret eller minst 1/5 av medlemmene forlanger det.

### § 5

Forslag til endringer i eller tillegg til disse vedtekter må sendes styret innen 15. januar. Forslag til vedtektsendring behandles av årsmøtet og må vedtas med minst 2/3 flertall av de fremmøtte.

### § 6

Eventuell oppløsning av Telemarkkanalenes Venner må behandles som forslag til vedtektsendring. Årsmøtet vedtar hvem som skal overta foreningens aktiva og passiva.

Klipp ut og send kupongen til: Telemarkkanalenes Venner  
Postboks 372  
3701 SKIEN

Navn .....

Navn .....

Adr. ....

Adr. ....

Postnr./sted .....

Postnr./sted .....